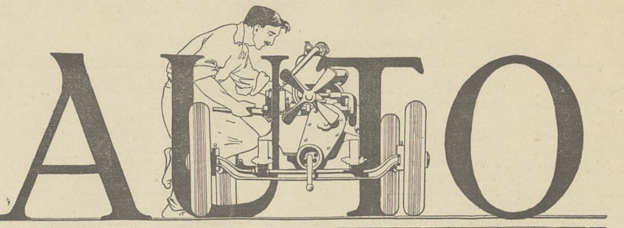
№ 16. (Og. zb. № 30) WARSZAWA, 15-go SIERPNIA 1923 Rok II.

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH 6
(Automobilklub Polski) Tel. 96-54.
Redaktor przyjmuje we środy od 5—7
ADMINISTRACJA: AL. JEROZOLIMSKA 32
TEL. 258 03.
Konto czekowe P.K.O. № 4764
Dyrektor na Francję:
P. JACQUES, PARYŻ XV.
22, Rue Lacretelle

Administr. czynna od godz. 9—1 i 3—7
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi:
STANISŁAW SZYDELSKI
Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne



AUTO

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUMERU 5000 MKP.
Zagranicą 90 cent. franc.
Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . 1 złp.
płatny w mk. p, pg kursu dnia

OGŁOSZENIA:

1/1 strona	1.500.000 mk.
1/2 „	750.000 „
1/4 „	450.000 „
1/8 „	250.000 „
1/16 „	150.000 „
1/32 „	100.000 „
1/64 „	50.000 „
Ogłoszenia drobne	40.000 „

Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej
Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

Obserwacje kierowcy

Długotrwałe obserwacje ruchu ulicznego mimowoli naprowadzają na przypuszczenie, że zachowanie się osób, które niespodziewanie znalazły się przed nadjeżdżającym samochodem, nie jest wynikiem, bynajmniej jakiegoś rozumowania, a jedynie przejawem instynktu samozachowawczego, co jest zresztą zupełnie zrozumiałe. Jednakże instynkt ów bardzo różnorodnie przejawia się w zależności od płci, wieku i narodowości danej osoby, doskonale nieraz podkreślając cechy charakteru, usposobienie lub przyzwyczajenie. Dobry kierowca winien być obznajomiony z temi właściwościami ruchu ulicznego, by zawsze mógł być przygotowanym na wszelkie ewentualności, jakie mogą zajść w drodze. Dla przykładu przytoczę tu kilka faktów z mojej praktyki, a sądzę, że każdy kto miał okazję do prowadzenia samochodu po ulicach większego miasta, przyzna mi rację. Bo czyż nie jest dowiedzionym faktem, iż kierowca wogóle bardzo rzadko może być naprawdę pewnym że przechodząca przez jezdnię osoba nie zmieni poprzednio powziętego zamiaru co do wybranego kierunku drogi i nie cofnie się z powrotem lub niespodziewanie zatrzyma.

Najbardziej w tym względzie są zmienne przedstawicielki płci nadobnej. Osiemdziesiąt procent naszych przemiłych podlotków (pardon! panien na wydaniu) i poważnych matron (o mężatkach nie mówię— te ostatnie zasadniczo zawsze są pod opieką męża) podąża szybkim lub mniej szybkim krokiem przez jezdnię, z wzrokiem skierowanym przed siebie, uważając zapewne, że ten sposób przechodzenia na drugą stronę ulicy najzupełniej wyklucza możliwość spotkania się z niebezpiecznym i znienawidzonym (kiedyindziej upragnionym) tworem nowoczesnej techniki, czyli, krótko mówiąc — z samochodem.

Niestety jednak, gdy okoliczności tak się fatalnie złożą, że w jednym i tym samym czasie samochód i owa niewiasta chcą przebyć jeden i ten sam punkt na ziemskim globie, to mogą zajść następujące kombinacje: primo—kierowca i przechodząca osóbka tracą panowanie jeden nad kierownicą, druga nad nerwami i po chwili wahań następuje zderzenie, dające bogaty materjał dla czyhającego na podobne zjawiska reportera, by oznajmić światu o nowej „zbrodni samochodowej"; secundo — gwałtowne zahamowanie maszyny, związane z zarzuceniem tej ostatniej i rozbiciem dorożki, latarni i wogóle wszystkiego, co się w promieniu długości samochodu znajduje a w najlepszym zaś razie niefortunna próba wytrzymałości tylnego mostu maszyny, — Gdy jednak rozterka duchowa nie ma miejsca, a odległość pomiędzy nie zainteresowanymi w czułem spotkaniu jest dość znaczna, wtedy 60 na 100 naszych pań, choćby miały tylko dwa kroki do osiągnięcia bezpiecznego stanowiska na chodniku, do którego podążają, uznaje, że, by uniknąć niebezpieczeństwa, stokroć jest lepiej wracać drogą, już znaną, choć bardziej odległą, niż próbować szczęścia na nieznanym terenie i czemprędzej zawraca z powrotem. Ten system jest nader niepraktyczny gdyż, bynajmniej nie zabezpiecza od spotkania z podobnym intruzem dążącym z przeciwnej strony, który daleko mniej, niż poprzednik, jest przygotowany na miłe acz niespodziewane i bardzo krępujące w tych okolicznościach, spotkanie.

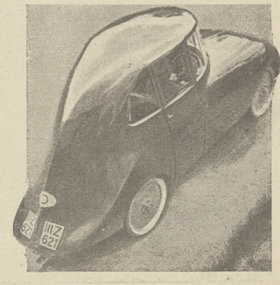
Ten charakterystyczny sposób reagowania na samochodowe niebezpieczeństwo winien być przestrogą dla kierowcy, że nie zawsze można minąć przechodzącą niewiastę, a przynajmniej należy to robić na takiej odległości, by po cofnięciu się nie mogła wpaść pod przejeżdżający po za nią samochód.

O! gdyby tak wszystkie przedstawicielki płci pięknej miały jednakowe zapatrywania w tym względzie, kierowcy stanowczo uznali by równouprawnienie co do zawracania z powrotem i nie byłoby ani jednego wypadku przejechania niewiasty za wyjątkiem, ma się rozumieć, zawiedzionych w miłości zdesperowanych samobójczyń.

Wręcz przeciwnie, natomiast, przedstawia się sprawa, gdy w podobnej, jak powyżej sytuacji, znajdzie się mężczyzna. Zaalarmowany niespodziewanie (przeraźliwym przeważnie) sygnałem samochodowym rzadko kiedy zatrzymuje się na miejscu (do tych należą 1—o tylko: automobiliści, 2—o mający osłabione kończyny dolne, 3—o osobistości, którym godność własna nie dozwala okazać strachu przed samochodem), a zwykle zmienia się w szybkobiegacza, starając się z największym wysiłkiem swych muskułów, osiągnąć upragniony chwilowo cel—przeciwległy chodnik. Muszę tu zaznaczyć, że zatrzymanie się na miejscu właśnie jest tu „na miejscu", nad czem jednakże mało kto z przechodni się zastanawia.—Pewną dozę komizmu posiada spotkanie samochodu z przedstawicielem rządzącej połowy ludzkości (niestety podobno już nie długo) na środku pustego placu.— Dzisiejszy wiek nerwowy mało liczy ludzi panujących dostatecznie nad swymi nerwami i to jest najczęściej przyczyną nawet nieraz bardzo komicznych przypadków.

(Dokończenie na str. 2.)

ŚMIGŁO i PROFIL KROPLOWY



Samochód kroplowy inż. Jaray'a (patrz artykuł na str. 2)

DZIAŁ URZĘDOWY

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.

№ 328) Kuczera Michał syn Arkadjusza, grupa I, — kat. 2-a. 329) Poniński Mieczysław, syn Władysława I — 2a. 330) Ostrowski Kaaol syn Albina I 2a. 331) Papla Józef syn Michała I — 2a. 332) Spigiel Wilchelm syn Natana I — 2a. 333) Dygatt Adam syn Jana I — 2a. 334) Ślazyk Antoni syn Franciszka, I —2a. 335) Was Józef syn Błażeja I — 2a. 336) Perlberger Bronisław syn Norberta I — 2a. 337) Gawlikowski Stanisław syn Stanisława I — 2a. 338) Mussil Paweł syn Franciszka I — 2a. 339) Meyer Jan Stefan syn Jana I — 2a. 340) Mierzejewski Eugienjusz syn Jana I — 1a. 341) Epstein Jerzy syn Tadeusza I — 2a. 342) Kwarciak Stefan syn Franciszka I — 2a. 343) Mikucki Mieczysław syn Franciszka Ksawerego I — 5. 344) Ros Jan syn Jana I — 2a. 345) Trzymalski Konrad syn Juljana I — 2a. 346) Żmija Franciszek syn Jakóba I — 2a. 347) Gorayski Dymitr syn Jana I — 2a. 348) Frenkiel Józef syn Henryka I — 2a. 349) Makuszewski Aleksander syn Teodora I — 1. 350) Grochal Józef syn Alojzego I — 2a. 351) Burliga Jerzy syn Stanisława I — 2a. 352) Żychowski Henryk syn Jana I — 2a. 353) Bąkowski Józef syn Tomasza I — 2a. 354 Dąbroś Wilhelm syn Józefa I — 2a. 355) Słonecki Stanisław syn Jana I — 2a. 356) Kossak Jerzy syn Wojciecha I — 2a. 357) Landemer Adam syn Edmunda I — 2a. 358) Burtan Stanisław syn Jana I — 2a. 359) Woźny Kazimierz syn Michała I — 2a. 360) Ripper Jan syn Wilhelma I — 2a. 361) Czołowski-Dąbczański Stefan syn Bolesława I — 2a.

WOJEWÓDZTWO KIELECKIE.

65) Sobociński Leon Karol № pozwolenia 129. 66) Przybyła Juljan — 130. 67) Wiśniewski Karol — 131. 68) Sroka Jan — 132. 69) Kołodziejczyk Roman — 133. 70) Helbin Aleksander—134. 71) Wójtowicz Władysław 136. 72) Sobota Walenty 135. 73) Lis Juljan — 137. 74) Konieczny Ludwik 138. 75) Boryń Antoni 139. Klepko Stanisław — 140. 77) Niewczas Michał — 141. 78) Lasota Józef — 142. 79) Nowak Leon — 143. 80) Worona Emil— 144. 81) Mieder Edward — 145. 82) Górniak Franciszek 146. 83) Misterski Jan 147. 84) Banach Franciszek 148. 85) Sobas Jakób — 149. 86) Kosmala Stanisław — 150. 87) Wiśniewski Stefau Wład. — 151. 88) Szuster Roman Aleksander — 152. 89) Sarnowski — 153. 90) Potok Natan — 156. 91) Nussberg Aleksander — 157. 92) Łuszczyna Juljan — 160. 93) Bulica Antoni — 164. 94) Chylicki Andrzej — 165. 95) Malplat Marcin — 166. 96) Joskowicz Szymon — 167.

WOJEWÓDZTWO LWOWSKIE.

№ 222) Preidl Teofil grupa I kat. 2a. 223) Gall Józef — I — 3a. 224) Zaborski Adam — I — 2a. 225) Zawsda Stanisław — I — 2a. 226) Mucha Stanisław — I — 2a. 227) Roth Mayer Eugenjusz — I — 2a. 228) Buczek Piotr—I—2a. 229) Szczepanik Józef — I — 3a. 230) Dajlidis Edward — I — 2a. 231) Munia Jan — I — 2a. 232) Piegdoń Stanisław — I — 2a. 233) Inż. Banaszkiewicz Kazimierz — I — 2a. 234) Wołek Karol — I — 2a. 235) Świątkowski Andrzej — I — 2a. 236) Schlamer Józef — I — 2a. 237) Sowa Gustaw — I — 3a. 238) Sowa Stanisław — I — 3a. 239) Dr. Torwiński Józef — I — 2a. 240) Kunysz Stanisław — I — 2a. 241) Begar August — I — 2a. 242) Puzak Tadeusz — I — 2a. 243) Bauman Ferdynand — I — 2a. 244) Oporda Jan — I — 3a. 245) Tresków Paweł — I — 2a. 246) Schmidt Franciszek — I — 2a. 247) Kuszlak Edward — I 2a. 24) Skolimowski Tadeusz — I — 2a 249) Mars Grzegorz — I — 2a. 250) Mazur Jan — I — 2a. 251) Inż. Jackowski Piotr — I — 2a. 252(Domaszewski Teodor — I — 2a. 253) Tranda Witold — I — 2a. 254) Teuerle Jakób — I — 2a. 255) Kozakiewicz Wacław — I — 2a. 256) Inż. Szybalski Stefan — I — 2a. 257) Inż. Waydowski Bronisław — I — 2a. 258) Waydowski Bolesław I — 2a. 259) Marek Władysław — I — 2a. 260) Niemiec Franciszek — I — 3a. 261) Reichert Władysław I — 2a. 262) Bojarski Leon — I — 2a. 263) Karmelita Kazimierz — I — 2a. 264) Sommerstein Alfred — I — 2a. 265) Jaworski Leon — I — 2a. 266) Michalewski Jan Kazimierz — I — 2a. 266) Dziędzielewicz Antoni — I — 2a. 268) Baranowski Paweł — I — 2a. 269) Luks Adolf — I — 2a. 270) Dolnicki Franciszek — I — 2a. 271) Dziedzic Stanisław — I — 2a. 272) Hasenauer Karol — I — 2a. 273) Haas Stanisław — I — 2a. 274) Mo-



Automobilklub Polski

WYŚCIGI SAMOCHODOWE W STRUDZE 1923 ROKU.

Tegoroczne wyścigi samochodowe w Strudze urządzane staraniem Automobilklubu Polski *nie odbędą się*. Powodem tego jest niemożność wykończenia toru, w naznaczonym terminie.

szyński Aleksander — I — 2a. 275) Moskal Wojciech — I — 2a. 276) Trembecki Stefan — I — 2a. 277) Dominik Stanisław — I — 2a. 278) Inż. Kubiński Stanisław — I — 2a. 279) Bruch Juljan — I — 2a. 280) Habaj Józef — I — 3a. 281) Inż. Kisielnicki Włodzimierz — 1 — 2a. 282) Kuźmiński Stanisław — 1 — 2a. 283. Pawliuk Józef — I — 2a. 234) Stepowany Michał — I — 2a. 285) Salz Arnold — I — 2a. 285) Stopiński Mikołaj — I -- 2a. 287) Kammermann Juda — 1 — 2a. 288) Hr. Załuski Michał — I — 2a. 289) Kapelusz - Kosecka Irma — I — 2a. 290) Rozenman Józef — I — 2a. 291) Bromirski Wincenty — I — 2a.

WOJEWÓDZTWO TARNOPOLSKI.

1) Brylski Stanisław, gr. I kat. 1. 2) Gąsiorowski Franciszek — I — 2b. 3) Szkarpowicz Sylwester — I 2a. 4) Peller Stanisław — I — 2a.

NASZE DROGI

Wobec zaproszenia wyrażonego w tegorocznym wydaniu Rocznika Automobilklubu Polskiego o przesyłanie informacji dodatkowych, jeżdżąc dużym samochodem po kraju i uważając iż ścisłość map i podręczników jest koniecznością dla rozwoju automobilizmu uprzejmie proszę o przyjęcie do wiadomości następujących uwag, których mi dostarcza własne doświadczenie.

Skandaliczną jest szosa *Ozorków—Łódź*, a wobec braku jakiegokolwiek materjału przygotowanego do naprawy drogi, oczywiście szosa ta do przyszłego roku pozostanie w stanie obecnym.

W stanie opłakanym znajdują się szosy wokoło Krakowa, mianowicie *Kraków—Słomniki — Miechów, Kraków — Krzeszowice—Chrzanów*, na mapie Automobilklubu brak jest zupełnie szosy *Ryglice—Tarnów*, wskutek czego jadąc według mapy na Tuchów, a chcąc dotrzeć do Ryglic nadłożyłem mniej więcej 23 km. drogi niepotrzebnie, szosa *Ryglice — Tarnów* (koło 20 km.) jest doskonała, co stanowi wyjątek w powiecie Tarnowskim.

Co zaś podkreślić muszę to kompletny brak drogowskazów w Krakowskiem, Tarnowskiem i Miechowskiem, ani nazwy wsi lub miasta ani kierunku szosy nigdzie niema co ogromnie utrudnia orjentację i jest dowodem wielkiego niedbalstwa władz administracyjnych.

Utrzymaniem starannem szos odcina się chlubnie powiat Będziński, Piotrkowski i Kolski, po części Turecki i Kaliski, wogóle w b. Kongresówce stwierdzić trzeba, dużo pracy nad szosami i jaki taki porządek drogoskazy przeważnie istnieją, w niektórych powiatach widać nawet tablice wskazującą najbliższy posterunek policji, drogowskazy i tablice z odległościami najbliższych miejscowości wzorowo są utrzymywane w Wielkopolsce, mało tam jednak widać pracy nad szosami, które po 4 blisko latach polskich rządów zaczynają się bardzo psuć, dowodem np. *Stawiszyn—Pleszew.*

Przestrzeń w pow. Kutnowskim: *Kutno—Gostynin—Płock 46 km.*

Kutno — Krośniewice — Kłodawa — Koło 53 km.—Kutno—Krośniewice—Lubień 32 km.

Kutno — Łęczyca 22 km. — Kutno — Strzelce—Łanięta (nie Łamita!!) — *Lubień* jest doskonałem i mało znanem połączeniem *Warszawa—Sochaczew—Gombin—Przyzorz—Strzelce — Lubień — Kowal — Włocławek — Nieszawa — Służewo — Toruń*, te wszytkie szosy są w dobrym stanie to samo i mosty.

Mapa w wydaniu 1923 jest bardzo ogólnikowa. Dla ułatwiania orjentacji wskazanem by było na mapie maleńką wieżyczką lub krzyżykiem uwidocznić kościół, który jako daleko widoczny, stanowi ważny punkt w okolicy.

Niema wcale na mapie.

1) szosy doskonałej *Piotrków*—Bujny—Wola Krzysztoporska—Niechcice—Gorzkowice—Kamińsk—(Nowo)-*Radomsk.*

2) *Radomsk*—Płowno—Gidle—Cięszkowice—Cieletniki—Dąbrowa—Św.-Anna Milów—*Częstochowa* (doskonała).

Czętochowa—Koziegłowy — Siewierz — Będzin — Sosnowice (w granicach b. Kongresówki doskonała, w Małopolsce podła od Chrzanowa) Mysłowice—Chrzanów (do Krakowa).

4) niema szosy Sójki—Muchnice (nie na Strzelce—Gombin natomiast naznaczona szosa Piątek—Zgierz, *której wcale niema.*

Co do samego Rocznika uwam iż w Alfabetycznym wykazie miejscowości str. 227 jest dużo firm zbytecznych a brak poważnych np. str. 231 „Kalisz“ brak jest hoteli Europejski i Wiedeński, w Kole str. 232 jest przy Aptece Tomaszewskiego skład specjalny benzyny i smarów, w Kole str. 232 brak jest HG. Grand Hotelu, Kutno str. 232. Wspólna Praca niema wcale benzyny, wskany jest Hotel Polski na Starym Rynku, o Wojnowskim nikt nie słyszał — wogóle dział ten musi być prowadzony bardzo ostrożnie i wciąż odnawiany.

Niepotrzebny jest zupełnie kalendarz. W następnym Roczniku powinny być plany m. Warszawy, Poznania, Krakowa i Lwowa z wszystkiemi ulicami.

Co do wątpliwych szos zawsze chętnie służę informacją.

z poważaniem

Sójki p. Kutno *Jan hr. Moszyński*

AUTOMOBILIZM

Śmigło i profil kroplowy

(dokończenie)

Ze względu na to, że lotnictwo pokonało już tyle niemożliwości, trudno jest powiedzieć co jeszcze zostanie zrobione na polu budowy śmigłowców. Zdaje się być jednak pewne, że śmigłowiec nie może zastąpić samochodu normalnego we wszystkich jego przejawach. Niepodobna sobie wyobrazić wielkiego, turystycznego 6 — 8 osobowego wozu o napędzie śmigłowym lub też wozu ciężarowego o takimże napędzie. Tu normalny napęd jest bez konkurencji. Śmigłowiec, przystosowany do przewożenia wielkich ciężarów nie byłby zapewne oszczędniejszym od samochodu normalnego i w dodatku nie posiadałby wielu jego zalet.

Dlatego więcej pożytku przynieść mogą prace zmierzające do tego aby uczynić samochód oszczędnym przez nadanie mu kształtów zmniejszających opór powietrza podczas ruchu.

Zdawaćby się mogło, że opór ten niewiele znaczy. Jeżeli jednak uprzytomnimy sobie, że wzrasta on proporcjonalnie do kwadratu szybkości a powierzchnia stawiająca opór wynosi przeciętnie dla samochodu otwartego około 2 m^2 a zamkniętego przeszło 3 m^2, przyznać musimy, że lekceważyć tego oporu nie wolno. Opór powietrza zużywa procentowo najwięcej mocy silnika, wielu samochodom uniemożliwiając osiągnięcie szybkości większej ponad 60 — 70 km/g.

Jedyne wyjście z tej sytuacji daje nam technika lotnicza. W samolocie wszystkie części zewnętrzne nie wyłączając nawet linek, posiadają wzięty z natury profil, profil spadającej kropli. Bryła o profilu kroplowym, z przodu grubszym a zwężającym się do tyłu, przecina powietrze nie wytwarzając za sobą próżni a co z tego wynika i wirów.

Profil kroplowy był dotychczas stosowany jedynie w samochodach wyścigowych gdzie chodziło o wydobycie z maszyny jaknajwiększej szybkości. W samochodach normalnych szybkości 70 km/g była wystarczającą.

Powojenną epokę automobilizmu charakteryzuje jednak dążenie do oszczędności. Rychło tedy zauważono, że taka „wystarczająca“ szybkość jest zbyt drogo okupywana, bo bardzo mocnym silnikiem, pochłaniającym zbyt wiele drogiej benzyny i smaru. Tymczasem zastosowanie karoserji o od-

---

Otóż taki osobnik, opuściwszy bezpieczne schronisko jakim bywa chodnik, gdy tylko ujrzy nadjeżdżający samochód, podwaja kroku by czemprędzej przebiedz plac przed samochodem, kierowca zaś, czując przewagę szybkości za sobą „dodaje gazu“, by przeciąć drogę biegnącemu. Ten ostatni dokłada starań, by przebiedz przed maszyną i nieraz mu się to udaje, najczęściej jednak, w decydującej chwili, braknie mu odwagi i albo zawraca, albo staje akurat przed maszyną i o karambol już wtedy nietrudno, chyba, że ryzykowny skręt maszyny ratuje sytuację.

Najbardziej jednak niebezpiecznym elementem są małe dzieci, dla których, zasadniczo, nie istnieje groza niebezpieczeństwa o ile nie posiada form, działających na ich wyobraźnię. Zwykle takie „bobo“, jako bardziej towarzyskie od osób dorosłych, spędza czas na fiveo'clock'u u sąsiadów, budując domki z piasku (o bynajmniej, nie wpływa na polepszenie sprawy mieszkaniowej) starannie nagromadzonego przez odnośne władze celem rzekomej naprawy zniszczonych bruków.

Chwilami jednakże, z wiadomych tylko mu, przyczyn porzuca miłe grono i, nie raz mocno zaaferowane, biegnie na swe podwórko, najczęściej po drugiej stronie ulicy, nie zwracając uwagi na piętrzące się ze wsząd niebezpieczeństwa. — Takie „maleństwo“ przypomina pocztowego gołębia, który wraca z linji bojowej do gołębnika, nie bacząc na przeszkody i huraganowy ogień artylerji.—Ponieważ moment wymarszu takiego młodocianego osobnika jest nieoznajmiany, kierowca prawie nigdy nie może przewidzieć niewinnej zasadzki i tylko pewne hamulce ratują dziecko od śmierci, a kierowcę od niezasłużonych przykrości lub nawet kary.

Trzeba posiadać wielki zapas zimnej krwi, by nie rozbić w takich wypadkach maszyny i, ratując życie dziecinne nie narazić swych pasażerów na szwank lub nawet poważniejsze konsekwencje.

Jak z tych kilku przykładów wynika, kierowca mając zwróconą uwagę na drogę przed samochodem, jest zmuszony poddawać obserwacji obie strony tejże by nie być narażonym na podobne niespodzianki kiedy „się robi gorąco“ nawet przy bardzo niskiej temperaturze atmosfery.

Nie zawsze jednak ścina się krew w żyłach kierowcy, gdy ujrzy przed sobą mimowolnego samobójcę; cały szereg przygód pobudza raczej do śmiechu niż przykrego zdenerwowania i o tych wypadkach chciałbym też słów parę powiedzieć.

Najbardziej niewzruszonemi na sygnały samochodowe są bezsprzecznie zakochane pary, które nawet na środku ulicy nie tylko „poza sobą“ ale i przed sobą nikogo literalnie nie widzę. W takich wypadkach kierowca winien bezwzględnie zwolnić bieg maszyny nie potrzebuje atoli takiej „gruchającej pary“ omijać, winien tylko, podjeżdżając bliżej, dać sygnał i to mocniejszy. O! jakże nieraz pozory mylą. Zakochany miast wyrwać swój „ideał“ z objęć grożącego niebezpieczeństwa ucieka, najczęściej, sromotnie, będąc widocznie więcej przekonany o samodzielności „swej sympatji“ niż o własnych zdolnościach ratowniczych; porzucona zaś na pastwę losu losu „ukochana“, wierna zasadom, przyjętym przez świat niewieści, zawraca z powrotem, zostawiając wolną drogę maszynie.

Nigdy podobnej sceny nie ujrzy zniecierpliwiony kierowca, mknąc po ulicach pewnej dzielnicy Warszawy, gdzie dla ludzi, pochłoniętych „baisse“ ami i haussami“ każdy teren jest odpowiedni jeżeli nie do zawarcia korzystnej tranzakcji to, przynajmniej do omówienia nowych sposobów paskowania. Otóż, jeżeli tak się zdarzy, że konferencja już została zakończona i uczestnicy się rozchodzą, na dźwięczny sygnał benzynowego wozu wracają oni na miejsce posiedzeń, a właściwie postojeń, zaś rozpęd czy też uczucie strachu rzuca w objęcia niedawnych zaciekłych może przeciwników polityczno - handlowych, w których pozostają dopóki nie zniknie im z oczu samochód. Taka tu zasada „jak ginąć to razem“ jest wtedy więcej szanowana niż w pierwszym wypadku. Fakty takie nieraz miały miejsce i są doskonałym dowodem jak ludzie, pochłonięci chęcią zysku są nie zdolni do wysiłku myśli w innym kierunku.

Reasumując to wszystko widzimy, że prowadzący maszynę winien być stale przygotowany na coraz to nowe niespodzianki, zmuszające go do szybkiej decyzji, opartej na orjentacji i znajomości specyficznych sposobów unikania zderzenia z samochodem przez różnego rodzaju osobników, których okoliczności lub zbytnia ciekawość pobudziły do przejścia przez ulicę.—Gdyby przechodnie choć tyle zastanawiali się przed przejściem na ulicy, co nad ominięciem większej kałuży na chodniku, napewno ilośc wypadków zmniejszyła by się o połowę, a policja i sędziowie nie czuli by się tak znużeni przeprowadzaniem i studjowaniem dochodzeń przy wypadkach samochodowych. Że w 50-ciu na 100 wypadków winna jest przechodząca publiczność świadczy najlepiej ten fakt, że dotychczas kroniki pism codziennych nie zanotowały wypadku przejechania automobilisty a przecież i oni nie stale siedzą na samochodzie, szczególniej w dobie stałego wzrastania cen na benzynę i gumy.

Jerzy Kulesza.

Porady techniczne.

Pytanie: Pewna broszura angielska podaje radę by w czasie silnych mrozów nalewać do chłodnicy nafty zamiast wody. Czy jest to rzeczywiście wskazanem i czy niema niebezpieczeństwa przy takiem zastosowaniu nafty? (La vie automobile).

Odpowiedź: Nafta rzeczywiście bywała używana doświadczalnie do celów chłodzenia silnika w zimie. Rezultaty tych doświadczeń były następujące:

Chłodzenie jest zupełnie dobre jednak z powodu większego ciepła właściwego nafty trzeba przeważnie przyspieszyć nieco szybkość krążenia płynu.

Główną niedogodnością stosowania nafty jest to, że niszczy ona węże gumowe; żaden z próbnych węży dostarczonych przez rozmaite fimy nie ostał się dłużej jak miesiąc. Pamiętać bowiem należy, że przepływa przez nie ciągle gorąca nafta.

Temperatura cylindrów staje się wyższa przekracza ona zwykle 100°. Wskutek tego w silnikach mających skłonność do stukania powiększa się ta możliwość.

W trzech samochodach na pięć próbowanych w przeciągu czterech miesięcy zauważono w cylindrach wewnątrz rysy. Nie można było stwierdzić napewno czy stało się to z winy użycia nafty czy też z innych powodów.

Zastosowanie nafty zamiast wody daje więc na razie więcej niedogodnośei jak dobrych stron. Dałoby ono może dobre wyniki w zimnym klimacie.

La vie automobile.

Pytanie: Co robić by uniknąć sklepywania się zaworów na końcach, wskutek czego nie można ich wyjąć z prowadnicy?

Odpowiedź: Trzonek zaworowy uderzany jest ustawicznie przez swój sternik (popychacz) szczególnie gdy luz pomiędzy końcem trzonka a sternikiem jest większy. Po jakimś czasie nawet zahartowany koniec trzonu zaworowego ulega lekkiemu sklepaniu i wskutek tego się rozszerza. Rozszerzenie to nie pozwala na wyjęcie go z prowadnicy. Jeżeli już u nas taki wypadek zaszedł to oczywiście niema innej rady jak koniec danego trzonka zaworowego opiłować pilnikiem i potem wyjąć. Dla uniknięcia zaś na przyszłośś podobnego zdarzenia należy na każdym trzonku spiłować nieco stożkowo kraj na końcu trzonka i to na 1 do 2 mm pod kątem 45 stopni. Spiłowanie takie nie zapobiega wprawdzie sklepywaniu się trzonka ale sklepanie to wyrówna tylko nasz spiłowany stożek więc zawór wyjdzie zawsze lekko z prowadnicy. Oczywiście koniec trzeba zwykle zahartować.

Sz.

powiednim profilu, pozwoli osiągnąć te same rezultaty z silnikiem nawet o połowę słabszym.

Pierwszym samoch. kroplowym (Tropfenauto) był samochód Rumplera. Konstrukcja jego jest zapewne wszystkim dobrze znana (patrz Auto №2, 1922 r). Przypomnę tu tylko, że wóz ten miał wszelkie zewnętrzne części konstrukcji i akcesorja pochowane w karoserji za wyjątkiem tylko błotników i kół, Silnik umieszczony był z tyłu a aparaty kierownicze z przodu maszyny.

Nowszą konstrukcją, wiele się różniącą od samochodu Rumplera jest samochód kroplowy (Stromlinienwagen) inż. Jaray — także Niemca, zbudowany przez zakłady lotnicze Friedrichshafen.

Karoserja tego nadzwyczajnego wozu niesie w sobie całą konstrukcję. Otacza od spodu całe podwozie, pokrywając szczelnie wszystko, nawet osie i koła, tak że te ostatnie widać tylko od zewnętrznej strony. Cała karoserja mimo iż jest zbudowana jako limuzyna, nie posiada ani jednej płaszczyzny, któraby stawiała większy opór powietrzu, gdyż wszystkie linje zlewają się ze sobą.

Podwozie, w przeciwieństwie do samochodu Rumplera, posiada silnik z przodu i co za tem idzie normalny układ siedzeń w karoserji.

Dzięki doskonałym aerodynamicznym własnościom, samochód Jaray (konstruowany na podstawie doświadczeń z modelem w tunelu aerodynamicznym) daje przeszło 50% oszczędności na benzynie w porównaniu z samochodem normalnym tej samej mocy.

Ostatnią wreszcie nowością na tem nowem polu jest motocykl kroplowy niemieckiej fabryki „Max Schüler" w Osnabrück. Jest to motocykl posiadający karoserję kroplową pokrywającą wszystkie części, nawet i koła do połowy. W karoserji tej między przedniem a tylnem kołem mieści się wygodne siedzenie dla dwóch osób. Pod siedzeniem umieszczony jest (wewnątrz karoserji) silnik jednocylindrowy. 1,5 KM., dwutaktowy, chłodzony specjalnym prądem powietra.

Motocykl „Schüler" daje doskonałe rezultaty a mianowicie osiągać może szybkość do 70 km/g (silnik 1,5 MK, dwóch pasażerów), przyczem zużywa zaledwie 2 litry benzyny na 100 km czyli prawie tyleż co silnik do roweru.

Nietylko Niemcy pracują usilnie nad problemem kropli. Do tegorocznych wyścigów o Grand Prix Francji stawały samochody dwóch firm francuskich, o karoserjach specjalnych. Były to mianowicie samochody Voisin i Bugatti.

Voisin posiada przód karoserji nadzwyczajnie skombinowany i posiadający zdaje się wątpliwe własności aerodynamiczne. Natomiast z tyłu jest ładnie zakończony, tembardziej, że tylne koła ma schowane w karoserji.

Lepiej się przedstawia Bugatti, mimo iż wygląda dość niezgrabnie. (nb. ani Rumpler ani Jaray nie są wcale piękniejsze). Wszystkie koła ma schowane w karoserji i wogóle jest bardziej „kroplowy" niż Voisin.

Jak z tego wszystkiego widzimy, dotychczasowe wyniki prac, tak ze śmigłowcami jak i samochodami kroplowemi, są bardzo dodatnie. Co będzie dalej — to pokaże przyszłość, po której jednak wiele się możemy spodziewać zważywszy, że to co już zrobiono, są to dopiero początki.

Marjan Krynicki.

ZAWODY W ZRĘCZNEJ JEŹDZIE SAMOCHODEM (GYNKHANA W AGRYKOLI)

Staraniem Automobilklubu Polski odbędzie się dnia 30 września b. r. wielka gynkhana samochodowa w Agrykoli. Szczegółowy, pełen urozmaicenia program podamy w następnym numerze.



PO LOCIE OKRĘŻNYM.

4 sierpnia o godz. 4-ej rano nastąpił na polu lotniczem w Mokotowie, start 20 aparatów, stających do dorocznych zawodów p. n. „Lot Okrężny" o puhar Ministerstwa Spraw Wojskowych. Zawody te organizuje po raz drugi Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

O godz. 3 i pół nad ranem wstawał szary świt. Na polu mimo wczesnej pory stoją już w szeregu płatowce przygotowane do lotu. Jeszcze ostatnie próby i drobne naprawy czynią mechanicy; słychać uderzenia i warczenie śmigieł przy próbie silników. To ostatnia próba życiodajnej siły płatowca — silnika.

Wśród zebranych zauważyliśmy ministra Osieckiego — prezesa Aero-klubu, b. prezydenta miasta Drzewieckiego, prezesa Automobil-klubu p. Grodzkiego i wielu innych przedstawicieli świata lotniczego i prasy.

Punktualnie o godzinie 4-ej rusza w drogę pierwszy aparat prowadzony przez por. Babińskiego poczem na znak komisarza sportowego zrywają się płatowce co 2 minuty i znikają za nisko płynącemi chmurami, kierując się w stronę Lwowa.

Warunki atmosferyczne w Warszawie niezbyt dobre, ale znośne. Ze Lwowa nadchodzi o 3-ej rano meldunek, że pogoda zapowiada się bardzo ładna — co się nie sprawdziło.

Zaraz po odlocie ostatniego aparatu nadciągnęły wschodnie chmury, unoszące się nie wyżej 1000 metrów nad ziemią. W połączeniu z silnym wiatrem dochodzącym do 30 m. na sek. — popsuły one znacznie warunki meteorologiczne.

Spadły niebawem ulewny desz wraz z gęstą mgłą zapełniający obszary powietrzne utrudniał znacznie orjentację pilotom i zmusił niektórych do opuszczenia się na 100 m., gdyż inaczej lot byłby niemożliwym.

Warunki atmosferyczne całego lotu były nader ciężkie. Odcinek Lwów—Kraków przelatywano podczas bocznego wichru i ulewnego deszczu. Niektórzy piloci tracąc orjentację z powodu gęstej mgły przerwali lot i wracali do Lwowa, zkąd próbowali odlecieć po wypogodzeniu.

Ulewny deszcz posiekał nie jedno śmigło i np. kpt. Pawlikowski musiał je we Lwowie zamienić. Ten zeszłoroczny zdobywca nie był wstanie dolecieć do Krakowa i zawróciwszy do Lwowa dobrał benzyny — ale trza mieć pecha — dolano mu wodę, co pociągnęło konieczność przemycia silnika i dopływów i zajęło tyle czasu, że kpt. Pawlikowski zmuszonym był zrezygnować z dalszego uczestnictwa w locie; udał się drogą powietrzną wprost do Warszawy.

W Poznaniu do godziny 12 i pół lał ulewny deszcz i dął silny wiatr które to znacznie utrudniały przelot i rzuciły aparat por. Gedgowda skrzydłem o ziemię. Świetny ten pilot zmęczony 10 godzinnem zmaganiem się z rozwścieczonym żywiołem nie miał wprost sił do utrzymania aparatu przy lądowaniu wśród wiejących ze wszech stron wiatrów—złamał dolne skrzydło, które mu jednak szybko zamieniono.

Parę minut przed 6-tą ppoł. wyłonił się z chmur zwycięzca lotu okrężnego

NOWY SAMOCHODZIK

Jednem z najważniejszych zagadnień techniki automobilowej jest konstrukcja małych samochodów, która od szeregu lat stała się tematem sporów dotąd nierozwiązanych. Przypatrując się zachodnio europejskim i amerykańskim fabrykatom, spostrzegamy, iż między samochodami rozróżnić dają się dwie zasadnicze grupy: zmniejszone duże samochody i bardzo prymitywnie skonstruowane samochodziki t. zw. cyclecary, których budowa jest podobna do motocyklowej.

Sprawność samochodzików pierszej grupy jest zupełnie zadawalniająca; jednak jako miniatury dużych wozów są one bardzo skomplikowane i drogie, a obsługa ich nie jest tak łatwą.

Doświadczenia z cyklekarami pozostawiają bardzo dużo do życzenia. Główną wadą tych samochodzików jest po części nie silnik, a urządzenia, przenoszące jego pracę na tylne koła napędowe. Tak np. często spotyka się w nich długie łańcuchy, tarciowy zmiennik chyżości i tp., które to elementy zwykle nie odpowiadają swoim zadaniom.

Śmiało rzec można, że pomimo dużego zapotrzebowania na małe samochody, dotąd właściwego typu nie stworzono.

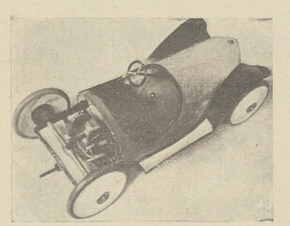
Aby znaleźć szerokie zastowanie i stać się wehikułem mniej zamożnych klas samochodzik musi mieć przedewszystkiem prostą budowę, być sprawny, lekki, mały i w parze z tem idąc, tani w cenie i utrzymaniu. Już podczas konstruowania należy uwzględnić, że obsługa takich wehikułów spoczywa w rękach laików.

Istnieją wypróbowane typy automobilów i motocykli, ale dotąd w budowie samochodzików przez konstruktorów najbardziej praktykowana metoda zmniejszania względnie powiększania tych konstrukcji do celu nie dopowadzi.

Aby odpowiadać stawianym wymaganiom samochodzik musi dopiero powstać.

Do bardzo oryginalnych i wielce obiecujących konstrukcji należy samochodzik pomysłu naszego rodaka inż. Adama Glücka, o którym niedawno pisały obszernie zagraniczne pisma techniczne i bardzo korzystnie wyraziły się sfery fachowe. Zaznaczyć należy że wynalazek ten jest opatentowany.

Załączony szkic i opis wyjaśnią zasadniczą budowę samochodziku systemu Glücka.



Samochodzik systemu inż. Glück'a

Cała maszynerja t. j. silnik, zmiennik chyżości i napęd stanowią jedną całość (blok) i znajdują się w tyle samochodziku. Źródłem siły jest cztero cylindrowy wodnochłodzony silnik o podwójnych, względem siebie pod kątem 180° leżących cylindrach, mocy około 10 KM. Silnik połączony jest za pośrednictwem sprzęgła dyskowego ze skrzynką biegową, która znajduje się ponad kartarem. Górny wał skrzynki biegów jest ku tyłowi wydłużony, zakryty w rurze i ma na końcu mały tryb stożkowy. Ten to tryb, pędzi większy tryb. osadzony na pionowym wale. Obydwa tryby są szczelnie zamknięte i otoczone smarem. Pionowy wał składa się z dwóch części, dających się w siebie wsunąć i wzajemnie zabezpieczonych na skręt. W ten sposób długość jego może się zmieniać w pewnych określonych granicach. Na końcu wału znajduje się tryb atakujący, który komunikuje się z trybem talerzowym, osadzonym w tylnym moście.

Wskutek zredukowania ilości obrotów przez pierwszą parę trybów stożkowych, rozmiary trybu atakującego i talerzowego są stosunkowo małe, przez co daje się wiele zaoszczędzić na wadze tylnego mostu. Zmiejszając wagę masy, znajdującej się pod resorami zmiejszamy wstrząśnienia, na jakie pasażerowie i samochód są wciąż narażone podczas jazdy.

Tylna oś osłonięta jest rurami i wsparta na łożyskach kulkowych. Na zewnętrznych końcach rur znajduje się po każdej stronie tarcza, na której umocowane są hamulce, zakryte bębnem.

Do prostolinijnego prowadzenia tylnego mostu (w płaszczyźnie pionowego wału popędowego) i przeniesienia reakcji ruchu służą prowadnice, utworzone z blach o podłużnym wykroju, przymocowanych do belek podwozia.

Tylny most wspiera się długimi płaskimi resorami syst. cantilever (Rolls Royce), które znajdują się wewnątrz karoserji ponad podłużną belką podwozia.

Łatwo zrozumieć można w jaki sposób działa przeniesienie pracy silnika: napęd tylnych kół uskutecznia się zapomocą górnej pary trybów stożkowych, pionowego wału i trybów mostu. Przy nagłych wstrząśnieniach pionowy wał popędowy poddaje (skraca się) i tylny most podparty resorami w ślad za nim postępuje.

Parę słów powiedzieć jeszcze należy o silniku. Chłodząca woda przesyłana zostaje za pośrednictwem pompy do chłodnicy, znajdującej się jak zwykle na samym przodzie samochodziku. Po ochłodzeniu powraca woda do silnika. Dla swobodnego krążenia powietrza i silniejszego chłodzenia znajduje się za chłodnicą komora o skośnej tylnej ścianie i dnie zaopatrzonem w szereg otworów. Chłodzący prąd powietrzny po przejściu chłodnicy zostaje skierowany ku dołowi i nazewnątrz. Koło rozpędowe zaopatrzone jest w wentylator i posiada uchwyt, któremu odpowiada takiż, umieszczony na końcu przedłużenia korby ręcznej.

Podwójne szczękowe hamulce działają na bębny w tylnych kołach. Rama podwozia składa się z rur stalowych lub z prasowanych z blachy ceowników i stanowi z karoserją jedną całość. Koła mają dużą średnicę, co przyczynia się do wygodnej jazdy; są one między sobą wymienne. Z przodu zastosowane są resory półeliptyczne.

Dwa cylindry stanowią jeden blok, posiadają jednostronne (od góry) zawory i mają kształt litery ꓶ. Zawory są sterowane wałem rozdzielczym który znajduje się po środku karteru ponad wałem korbowym. Popychacze i sprężyny zaworów są szczelnie zamknięte, a jednocześnie łatwo dostępne. Kanały wdechowe i wydechowe znajdują się wewnątrz bloków, przez co z jednej strony mieszanka wybuchowa zostaje podgrzana, a z drugiej strony-wydyszyny ochłodzone. Świece i syczki znajdują się ponad zaworami.

Dno karteru jest ku tyłowi pochyłone i stanowi zbiornik dla oliwy. Na końcu wbudowana jest pompa na oliwę która poruszana jest zapomocą mimośrodu, znajdującego się na wale korbowym. Wał korbowy ma podwójne wygięcie i jest w trzech miejscach podparty łożyskami. Na każdą korbę działają dwa korbowody przeciwległych cylindrów. W całym mechanizmie znajdują zostosowanie łożyska kulkowe.

Przy końcu wału rozdzielczego znajduje się sprzęgło dyskowe które łatwo daje się regulować; bęben sprzęgła jest od zewnątrz zaopatrzony zębami, które przenoszą ruch na tryb połączony ze skrzynką biegów. Przedłużony ku tyłowi górny wał skrzynki biegów pędzi trybami stożkowemi za pośrednictwem prowadnicy pionowy wał popędowy który może mniej lub więcej wchodzić do tej ostatniej. Dla zmniejszenia tarcia główka pionowego wału popędowego posada cztery, w dwóch do siebie prostopadłych płaszczyznach, naprzeciwległe łożyska kulkowe. Dla wzmocnienia i usztywnienia posiada futerał prowadnicy dwie ścianki łączące go z całą maszyną. Pomiędzy pionowym wałem popędowym, a tylnym mostem wbudowany jest przegub kulowy. Cały blok jest w trzech punktach połączony z podwoziem.

Rączka do przełączania biegów jest stale przytrzymana automatycznym zamkiem i może być przestawiona tylko za poprzedniem wyprzęgnięciem silnika. Chroni to skrzynkę biegów przed niemiłemi niespodziankami.

Po podniesieniu tylnej maski łatwo dostać można się do wszystkich części maszyny, przez co ewentualne reperacje są znacznie ułatwione. Wreszcie należy zwrócić uwagę na korzystne rozmieszczenie ciężaru, b. dogodne umieszczenie siedzeń, możność ogrzewania wnętrza w zimie cyrkulującą wodą i td. Przez skupienie całego mechanizmu w jednem miejscu jest jego wbudowanie lub wybudowanie bardzo proste, co niewątpliwie ułatwia fabrykację tego samochodziku.

S. S.

por. Ignacy Gedgowd, który jedyny z całej wyprawy dokończył lotu.



por. IGNACY GEDGOWD
zdobywca I nagrody za Lot Okrężny 1923.
Klisza Lotu Polskiego.

Zsiniały, z rozpalonemi oczami wylądował por. Gedgowd, prawidłowo i ładnie na lotnisku w Mokotowie o godz. 6 i 40 sek.

Ze słów dzielnego pilota dowiedzieliśmy się, że droga była nader utrudniona przez wichury i deszcze. Tak np. cały przelot ze Lwowa do Krakowa odbywał się przy silnej ulewie, która zalewała twarz i okulary pilota i zmuszała do ciągłego przecierania szkieł. Część dalszego lotu odbyła się również w ciężkich warunkach. Wiatry boczne przedłużały lot z Krakowa do Poznania do 3 godz. 46 minut.

Zwycięski aparat to stary bo z 1917 roku Breguet XIV z silnikiem Renault, stosowany pomyślnie w armji polskiej.

Licznie zebrana publiczność przywitała owacyjnie zwycięzcę. Koledzy - oficerowie porwali go na ręce—panie zarzuciły kwiatami.

A teraz trochę danych z przebiegu lotu, zebranych w formie tabelki:

Widzimy ztąd, że zdobywca I-ej nagrody jest prawdziwym bohaterem jeśli jeden z 20 zawodników (i to wielu pierwszorzędnych) przebył całą przestrzeń w przepisanym czasie, zużył wraz z lądowaniem 13 godzin 28 minut 40 sek., wykazując średnią szybkość 93 klm. na godzinę,

Zdobywca roku ubiegłego kpt. Pawlikowski leciał znacznie krócej bo 11 godz. 48 min. ale miał znacznie lepsze warunki atmosferyczne.

Szkoda że szybkie aparaty typu Martinsyde i Balilla nie natrafiły na lepszą pogodę i nie były lepiej wyregulowane, gdyż wynik byłby zupełnie inny a czas lotu nie dłuższy od 10 godzin.

Ponieważ w roku ubiegłym zwyciężył również samolot Breguet, świadczy to iż aparaty te pomimo nazwy „krowa" służą i pracują sprawnie.

Należy żałować, że nie mamy jeszcze własnych aparatów, bo wtedy próba sił byłaby znacznie ciekawsza.

Zakończenie lotu okrężnego odbyło się w sali Rady Miejskiej w dniu 5 b. m,

Wobec licznie zebranych przedstawicieli Sejmu, Rządu, wojskowości i prasy, odbyła się uroczystosc wręczenia nagród zwycięzcom „Lotu Okrężnego".

Uroczystość zagaił krótkiem przemówieniem wiceprezes Aero-klubu, p. Iwanowski, winszując zwycięscy i wszystkim uczestnikom lotu, którzy dzielnie walczyli z przeciwnościami natury.

Z kolei przemawiał major Tebinka imieniem komisji sportowej Aero-klubu.

Warunkom zawodów na 20 uczestników odpowiedział w zupełności tylko por. pil. Ignacy Gedgowd z 1-go pułku lotniczego.

Wobec tego komisja sportowa przyznała mu następujące nagrody:

1) puhar przechodni M. S. Wojsk. Nagroda ta przez rok 1923 pozostanie na przechowaniu w 1-ym pułku lotniczym;

2) pierścień, ofiarowanyprzez posłów sejmowych

3) złoty medal Aero-klubu,

4) złoty chronometr;

5) puhar srebrny ofiarowany przez Kooperację rolną;

6) oraz 2.000,000 mk. do dyspozycji porucznika Gedgowda.



por. STANISŁAW PAWLUĆ
Klisza Lotu Polskiego.

Prócz tego komisja sportowa uważając, że Lot Okrężny odbył się w nader trudnych warunkach atmosferycznych, przyznaje por. Stanisławowi Pawluciowi z 3 pułku lotniczego w Poznaniu za przelot z Warszawy przez Lwów — Kraków do Poznania w dowód uznania;

1) nagrodę m. st. Warszawy (postument z bronzu i marmuru);

2) srebrną papierośnicę ofiarowaną przez fabrykę samolotów w Lublinie;

3) srebrny medal Aero-klubu.

Z kolei przemówił minister Szeptycki, podkreślając dzielność i bohaterstwo pilotów i wręczając zwycięzcom nagrody.

Poseł Dubiel dziękował lotnikom w imieniu podkomisji lotniczej — sejmowej komisji wojskowej.

Następnie przemawiali prezes Rady miejskiej Czesław Brzeziński, z ramienia Ligi obrony powietrznej państwa pułk. inż. J. Grzędziński i wice-minister kolei żelaznych (któremu podlega lotnictwo cywilne) p. Eberhart.

Poczem wśród wzniosłego nastroju p. Iwanowski zamknął uroczystość krótkiem przemówieniem.

R. Lud.

№	Uczestnik	Samolot	Odl. Warsz.	Lwów przylot	Lwów odlot	Kraków przylot	Kraków odlot	Poznań przylot	Poznań odlot	Warsz przyl.
1	por. Babiński	Breguet XIV	4	6^{40}	6^{46} 12^{8}*	ląduje w Tarnowie i przerywa lot bez wypadku				
2	kpt. Turbiak	Balilla	4^{2}	6	6^{43}	ląduje w Niepłonicach, rozbija aparat, pilot zdrów.				
3	kpt. Gilewicz	Breguet XIV	4^{4}	rozbija samolot pod Biłgorajem — pilot mało uszkodzony						
4	kpt. Dziama	Breguet XIV	4^{6}	ląduje w Trubaczowie i łamie koło *)						
5	kpt. Krzyczkowski	Breguet XIV	4^{8}	7^{40}	8^{58} 12^{8}**					
6	por. Kalina	Ansaldo A 300	4^{10}	rozbija aparat w Rudzie Różaneckiej pod Lwowem						
7	ppor. Pawluć.	Balilla (lubelski)	4^{12}	6^{53}	8^{46}	11^{21}	12^{30} ***)			
8	cyw. Rutkowski	Ansaldo A 300 (lub)	4^{14}	ląduje w Zwierzyńcu pod Lublinem						
9	ppułk. Kossowski	Balilla	4^{16}							
10	kpt. Pawlikowski	Ansaldo A 300	4^{18}	6^{37}	6^{38} 12^{12}	1) 14^{8}	wylatuje wprost do Warszawy			
11	kpt. Jach	Balilla	4^{20}	7^{4}	12^{9}	ląduje w Dębicy				
12	por. Seńkowski	Breguet XIV	4^{22}	1) wkrótce po starcie powraca do Warszawy i rezygnuje z udziału w L. O.						
14	kpt. Puzyna	Balilla	4^{24}	15^{26}	przerywa lot.					
15	por. Wojciechowski	Ansaldo A 300	4^{26}	ląduje pod Lwowem i przerywa lot.						
16	ppułk. Rayski	Ansaldo A 300	4^{28}	rozbija maszynę w Wilanowie i lekko się kaleczy.						
17	plut. Żółtowski	Ansaldo A 300	4^{30}	nie startuje z powodu zepsucia się magneto.						
18	por. Gedgowd	Breguet XIV	4^{32}	6^{57}	7^{01}	10^{29}	14^{15}	2) 16^{25}	18^{40}	
19	kpt. Prosiński	Balilla	4^{34}	wkrótce po starcie wraca do Warszawy; przerywa lot 4)						
20	kpt. Henricks	Martinysde	4^{36}	ląduje w Dęblinie z powodu zepsucia silnika i o 12^{32} wraca do Warszawy						
21	por. Jarina	Balilla	4^{38}	wkrotce po starcie wraca do Warszawy. przerywa lot 4)						

*) pomimo przysłania ze Lwowa zapasowego koła i reperacji aparatu nie wylatuje dalej.
**) z powodu mgły wraca i wylatuje po raz drugi.
***) z powodu zagrzania silnika ląduje pod Poznaniem i na wezwanie Kom. Sport. przylatuje do Warszawy mimo opóźnienia na innym aparacie.

1) przerywa lot z powodu nalania przez mechanika wody zamiast benzyny
2) wskutek wichury łamie przy lądowaniu dolne skrzydło, które mu na poczekaniu zmieniają
3) źle odregulowany aparat
4) brak ciśnienia w zbiornikach z benzyną.

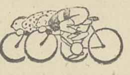
PIERWSZY KONKURS LOTÓW BEZSILNIKOWYCH W POLSCE.

15. rozpocznie sią w Zakopanem I konkurs i wogóle pierwsze publiczne loty bez silnika.

Ze względu na to, że w całym swiecie pracują obecnie usilnie nad tą dziedziną lotnictwa, ciekawem będzie jakie wyniki przyniesie ta nasza pierwsza próba.

Szczegółowe sprawozdanie zamieścimy po zakończeniu zawodów.

KOLARSTWO



ZAWODY KOLARSKIE O MISTRZOSTWO WARSZ WY.

Ciekawy ten dzień przyniósł znowu zwycięsko młodemu wybijającemu się kolarzowi-mistrzowi Polski na rok 1923—Stankiewiczowi.

Do zawodów o mistrzostwo stanęli najlepsi jeźdźcy miejscowi i zamiejscowi, jednakże ci ostatni pozostali znacznie w tyle.

Wyścig ten na przestrzeni 1000 mtr. po trzech przedbiegach oraz międzybiegach a wreszcie we finale do którego stanęli: Stankiewicz, Szymczyk, „Iko", Lange — wygrał w ostatecznej rozgrywce Stankiewicz o długość roweru przed Szymczykiem, z dość zdystansowanym „Iko". Ostatnie 200 metrów przejechał on w 13 1/5 sek.

Lange pragnąc dopomódz Szymczykowi urwał się z bandy i chciał zmęczyć lub podjechać Stankiewiczowi jednakże, mu się to nie udało i Stankiewicz ładnym urwaniem osiągnął lekko pierwsze miejsce.

Zawodowcy krakowscy jak Nieć, Łazarski i inni w przedbiegach odpadli.

Sensacją dnia było pojawienie się podczas przerwy przed głównym biegiem jeźdźców zagranicznych, którzy przyjechali na zawody międzynarodowe; z powodu jednak wyjazdu ze Szwajcarji najlepszych kolarzy jakimi są na krótkie i długie biegi Stankiewicz, Szymczyk, „Iko", Lange i Łazarski (mistrz 200 klm.)—wyścigi międzynarodowe odłożono do początku września.

Goście zagraniczni zaprezentowali się publiczności warszawskiej i startować będą we środę dn. 15 b. m. oraz w niedzielę 19 b.m na Dynasach, przy udziale pozostałych kolarzy krajowych. Ponieważ jednak różnica klas jest tu zbyt wielka, rozegrane zostaną: biegi porównawcze na czasi biegi amerykańskie parami.

Z jeźdźców zagranicznych udział biorą, p. Baron — bardzo zdolny sprinter, p. Chavelon — starter oraz znany w Warszawie murzyn Hed Staph.

Ciekawe będą wyścigi wrześniowe, w których przekonamy się czy nasi „pierwsi" odpowiadają klasą kolarzom zagranicznym. Dziś możemy przypuszczać tylko iż Stankiewicz dopisze, szczególniej iż skorzysta on bezsprzecznie na zawodach szwajcarskich i pozna zagraniczne metody jazdy, nie należy bowiem zapominać iż goście zagraniczni biorą naszych kolarzy na specjalnie wystudjowane tric'i.

Rom.

„Prawa autorskie" inż. W. Junoszy-Stępowskiego

W zeszycie 4-ym „Czasopisma Automobilowego" z kwietnia 1921 r. znajdujemy artykuł pod tytułem: „Czy ja znam samochód? Cykl technicznych wiadomości i Informator Inżyniera W. Junoszy - Stępowskiego", a niżej: „Wszelkie prawa autorskie zastrzeżone". Dając artykuł ciekawy inż. Junosza-Stępkowski miałby wielkie uznanie dla swej pracy, gdyby tylko zamiast „wszelkie prawa autorskie zastrzeżone napisał... „przekład z rosyjskiego".

Porównajmy bowiem artykuł „Czy ja znam samochód" z rozdziałem I „Kursu automobilizmu" Inż. Kuzniecowa (wyd. 1913 r.), zatytułowanym: „Zarys historji rozwoju samochodów". A więc: motto znajdujemy na str. 1-ej wspomianego podręcznika. Wstęp składający się z 37 wierszy jest zapewne własnością inż. Junoszy-Stępowskiego, gdyż u Kuźniecowa wstęp jest inny. Różnica polega na tem, iż inż. Kuzniecow w swoim wstępie daje bardzo ciekawą ilustrację postępu techniki samochowej w okresie od roku 1895 do 1910 przytaczając szereg przykładów szybkiego zmniejszania się ciężaru samochodu przypadającego na 1 KM., — inż Junosza-Stępowski w swoim wstępie daje szereg pięknych zdań ogólnikowych, nie mających nic wspólnego z historją rozwoju techniki samochodowej i nie zawierających żadnych statystycznych danych. O samochodzie znajdujemy tu tę tylko wzmiankę, że przeszedł on „wszelkie możliwe odmiany w użyciu siły popędowej" (?), a następnie zapowiedź przewrotu, który w najbliższej przyszłości ma uszczęśliwić ludzkość nowym typem samochodu.

Tyle o wstępie. A dalej rozpoczyna inż. Junosza-Stępowski już samą historję rozwoju samochodu od słów; „Za prajca nowoczesnego samochodu trzeba uważać parowy trzykołowiec zbudowany we Francji w 1769 r. przez inżyniera Cugnot'a, który chciał zastosować swój wynalazek do artylerji". Inż. Kuzniecow na str. 2 swego dzieła tak pisze dosłownie: „Pierwszy parowy wehikuł był skonstruowany w 1769 roku przez francuskiego inżyniera Cugnot'a, który chciał zastosować swój wynalazek do potrzeb artylerji". Nieco dalej inż. Junosza-Stępowski pisze: „Po powrocie jenerała Bonaparte z wojny włoskiej maszyna Cugnot'a miała być zbadana przez specjalną komisję, lecz nowa wyprawa i odjazd napoleona do Egiptu przerwała pracę tej technicznej komisji i samochód ten został w 1801 roku oddany do Muzeum Sztuki i Rzemiosł w Paryżu na czasowe przechowanie, gdzie już pozostał i dziś przedstawia sobą cenną wartość historyczną". Na str. 3„ Kursu automobilizmu" inż. Kuźniecow pisze dosłownie: „Po powrocie z Włoch generał Bonaparte, dowiedziawszy się o wynalazku Cugnot'a wyznaczył komisję dla wypróbowania zbudowanego przezeń samochodu, lecz wskutek odjazdu Bonapartego do Egiptu sprawa ta nie została ukończona i samochód Cugnot'a, w 1801 r. został oddany do Muzeum Sztuki i Rzemiósł w Paryżu, gdzie przechowuje się do dnia dzisiejszego.".

Z powyższych cytat widać na czem polega „autorstwo" inż. Junoszy-Stępowskiego; na wolnym przekładzie i przeróbce pracy inż. Kuzniecowa.

Po zacytowanym wyżej ustępie wstawia inż. Junosza-Stępowski jedno swoje zdanie, do którego niewątpliwie ma prawo autorskie, a mianowicie: „Przejrzyjmy po krótce wybitniejsze wozy lat późniejszych (w porządku chronologicznym), uwzględniając przedewszystkiem ich zasadnicze zalety i wymieniając ich konstruktorów". Tego zdania niema u Kuzniecowa, ale też ono nie rzuca żadnego światła na historję rozwoju samochodu.

Dalej następuje znów przeróbka z podręcznika inż. Kuzniecowa, ale niestety, o tyle nieudatna, że pomija najciekawsze szczegóły konstrukcyjne prototypów samochodu, a natomiast ogranicza się do podania dat i paru pobieżnych zdań. Przytoczymy szereg przykładów: opis samochodu Trevethick'a zajmuje u Kuzniecowa 27 wierszy, a u inż. Junoszy-Stępowskiego... 2½ wiersza; opis samochodu Gurney'a został skrócony z 26 wierszy do 4 wierszy; w opisie samochodu Hancock'a opuszczono wszystkie ciekawe szczegóły konstrukcyjne, które u Kuzniecowa zajmują całą stronę. Zastosowanie po raz pierwszy w 1833 kół sprężynowych przez ich wynalazcę D-ra Church'a inż. Junosza Stępowski pominął milczeniem, jako zapewne fakt małej wagi. W opisie samochodu Bollé'go zostały opuszczone ciekawe szczegóły. Dla ścisłości należy dodać, że samochod ów nazywał się „Obéissante" a nie „Oléssante" jak mylnie wydrukowano w artykule inż. Janoszy-Stępowskiego.

(d. c. n.)

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Czytelnikowi ze Lwowa. List pański otrzymaliśmy i bylibyśmy bardzo wdzięczni gdyby Pan mógł udowodnić swoje twierdzenie. Zaznaczamy jednak iż ze zluzowanemi połączeniami można przejechać jeszcze przy ostrożnej jeździe na dobrych drogach, parę tysięcy kilometrów. Przedstawiciel Auta na raidzie nie zauważył jednak mimo specjalnie zwróconej uwagi by twierdzenia Pańskie były słuszne. Zapomina Pan, że samochody rajdowe przyjmowane były komisyjnie w Warszawie po rajdzie przez Komisję sportową A. P. i także tutaj nic podobnego, urzędownie nie stwierdzono.

Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto". Druk-Tłocznia P. SZWEDE, Warszawa Warecka 9, tel. 509-31.